

DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Publicado em: 26/02/2025 | Edição: 40 | Seção: 1 | Página: 11

Órgão: Ministério das Cidades/Gabinete do Ministro

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 13, DE 24 DE FEVEREIRO DE 2025

Regulamenta o processo seletivo para contratação de operações de crédito para a execução de ações na modalidade Mobilidade Urbana - Grandes e Médias Cidades, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço FGTS, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento - Novo PAC, de que trata o Decreto nº 11.632, de 11 de agosto de 2023.

O MINISTRO DE ESTADO DAS CIDADES, no uso das atribuições que lhe foram conferidas pelos incisos I e II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal, e tendo em vista o disposto nos arts. 4º e 6º da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, no art. 66 do Decreto nº 99.684, de 8 de novembro de 1990, no art. 1º da Lei nº 11.578, de 26 de novembro de 2007, no art. 20 da Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023, no art. 1º do Anexo I do Decreto nº 11.468, de 5 de abril de 2023, no art. 2º, § 1º, do Decreto nº 11.632, de 11 de agosto de 2023, na Resolução nº 702, de 4 de outubro de 2012, e na Resolução nº 989, de 15 de dezembro de 2020, ambas do Conselho Curador do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, resolve:

Art. 1º Regular, na forma dos Anexos I, II e III desta Instrução Normativa, o processo seletivo para contratação de operações de crédito para a execução de ações na modalidade Mobilidade Urbana - Grandes e Médias Cidades, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço FGTS, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento - Novo PAC, de que trata o Decreto nº 11.632, de 11 de agosto de 2023.

§1º O processo seletivo observará os procedimentos e as disposições relativos às operações de crédito no âmbito do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - PRÓ-TRANSPORTE, com recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço FGTS, na forma estabelecida pelas Instruções Normativas do Ministério das Cidades que o regulamentam.

§2º As contratações de operações de crédito para a execução de ações na modalidade Mobilidade Urbana - Grandes e Médias Cidades deverão obedecer às regras específicas relativas à fonte de financiamento, e ao disposto na Resolução n. 4.995, de 24 de março de 2022, do Conselho Monetário Nacional.

Art. 2º Os casos omissos serão solucionados pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana ou por normativos complementares editados pelo Ministério das Cidades.

Art. 3º Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de publicação.

JADER FONTENELLE BARBALHO FILHO

ANEXO I

PROCESSO SELETIVO PARA CONTRATAÇÃO DE OPERAÇÕES DE CRÉDITO PARA EXECUÇÃO DE AÇÕES NA MODALIDADE MOBILIDADE URBANA - GRANDES E MÉDIAS CIDADES, COM RECURSOS DO FGTS, NO ÂMBITO DO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - NOVO PAC, DE QUE TRATA O DECRETO Nº 11.632, DE 11 DE AGOSTO DE 2023.

1. ASPECTOS GERAIS

1.1. O presente Anexo regulamenta o processo seletivo para contratação de operações de crédito para execução de ações de Mobilidade Urbana, no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento - Novo PAC, de que trata o Decreto nº 11.632, de 11 de agosto de 2023.

1.2. A modalidade tem como objetivo priorizar os meios de transporte coletivo urbano para benefício direto aos passageiros contribuindo para a redução do tempo de deslocamento nos grandes centros urbanos e a melhoria da qualidade de vida da população.



1.3. A lista de Municípios elegíveis para atendimento na modalidade Mobilidade Urbana - Grandes e Médias Cidades, no âmbito do Novo PAC, será disponibilizada no sítio eletrônico do Ministério das Cidades.

1.4. O processo seletivo é fluxo contínuo e as propostas podem ser cadastradas a qualquer tempo.

1.5. Serão selecionadas propostas de operações de crédito observando o limite disponível para contratação consignado ao Ministério das Cidades no âmbito do Novo PAC, bem como o montante de recursos disponíveis para contratação considerando o orçamento anual e plurianual do FGTS aprovados.

2. ETAPAS DO PROCESSO SELETIVO

2.1. O processo seletivo de fluxo contínuo compreende um conjunto de etapas e de procedimentos a serem cumpridos pelos Proponentes, pelos Agentes Financeiros e pelo Ministério do Cidades.

2.2 As etapas do processo seletivo de fluxo contínuo são:

I - cadastramento, a qualquer tempo, de proposta pelo mutuário na plataforma Transferegov.br, no formato de carta-consulta;

II - enquadramento das propostas pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB);

III - validação das propostas pelo agente financeiro;

IV - seleção das propostas pelo Ministério das Cidades; e

V - contratação da proposta pelo agente financeiro, observados o valor do orçamento disponibilizado pelo FGTS para o exercício na modalidade de que trata esta Portaria e os regramentos estabelecidos pelo Conselho Monetário Nacional - CMN e pelo Ministério da Fazenda sobre a matéria.

2.3. A aprovação em uma das etapas do processo seletivo não garante a aprovação na etapa subsequente.

3. CADASTRAMENTO DAS PROPOSTAS

3.1. O cadastramento das propostas por entes públicos será realizado pelos Proponentes por meio de preenchimento de formulário específico, na forma de carta-consulta, disponível na plataforma Transferegov.br.

3.2. Para entes públicos, as propostas devem ser cadastradas por Município beneficiado.

3.2.1. Os proponentes estaduais e consórcios públicos poderão encaminhar propostas para intervenções nos municípios indicados no item 1.3.

3.2.2. Para o caso indicado no subitem 3.2.1, deverá constar na proposta a relação de todos os Municípios a serem beneficiados, assim como as demais documentações e informações necessárias para o entendimento da proposta.

3.3. Para entes privados, o cadastramento das propostas será realizado pelos Proponentes por meio de preenchimento de formulário específico, na forma de carta-consulta, e encaminhada ao Ministério das Cidades conforme instruções disponíveis no sítio eletrônico do órgão.

3.4. O Proponente deverá indicar, durante o cadastramento da proposta, o agente financeiro responsável pelo financiamento da operação de crédito.

3.5. O valor mínimo para cadastramento da proposta será de R\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de reais), tanto para o setor público, como para o setor privado.

3.6. Constituem-se proponentes na modalidade Mobilidade Urbana - Grandes e Médias Cidades:

I - Estados e o Distrito Federal;

II - consórcios públicos;

III - municípios com mais de 150 mil habitantes, conforme lista a ser disponibilizada no sítio eletrônico do Ministério das Cidades; e

IV - operadores privados que detenham concessão ou a permissão do sistema de transporte público coletivo.



3.6.1 Os Estados, Distrito Federal e os consórcios públicos só poderão solicitar recursos para municípios elegíveis com menos de 150 mil habitantes, desde que as propostas sejam voltadas para projetos metropolitanos.

3.6.2 Os Estados, Distrito Federal e os consórcios públicos poderão solicitar recursos para municípios elegíveis, desde que possuam anuência do município beneficiado.

3.7. A seguir são listadas as ações apoiáveis que poderão compor a modalidade Mobilidade Urbana - Grandes e Médias Cidades:

I - projetos de infraestrutura de prioridade aos sistemas de transporte público coletivo urbano:

a) BRT's e sistemas de trilhos (metrô, trens urbanos, VLT's, dentre outros);

b) corredores e faixas exclusivas;

c) Centros Operacionais e Sistema de Transporte Inteligente;

d) terminais e estações de passageiros;

e) abrigos (lote mínimo de 100 und.); e

f) sistema de bicicleta pública compartilhada e ciclovias (desde que integrada ao sistema de transporte público).

II - De forma complementar, poderão ser financiadas outras ações, desde que façam parte e integrem os escopos das intervenções listadas no inciso I do item 3.7, complementem as obras e serviços básicos necessários à execução do objeto proposto e estejam compatíveis com os regramentos do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - PRÓ-TRANSPORTE, constantes na modalidade 1 - Sistemas de transporte público coletivo (Instrução Normativa nº 12, de 14 de abril de 2023). O valor total dos serviços complementares deve ser de até 40% (quarenta por cento) do valor do investimento da proposta.

3.8. As propostas podem ser de transporte público coletivo intermunicipal ou interestadual, desde que possuam caráter urbano.

3.9. A documentação discriminada em sequência deverá ser entregue na fase de cadastramento da proposta na Plataforma Transferegov:

I - carta-consulta;

II - projeto funcional, conforme orientações constantes no Anexo II;

III - estudo de pré-viabilidade para empreendimentos de média e alta capacidade, conforme orientações constantes no Anexo III; e

IV - relatório de situação fundiária da área objeto da intervenção, contendo, quando for o caso, levantamento prévio do volume de desapropriações e/ou remoção de famílias.

3.10. As documentações a seguir são opcionais na fase de enquadramento, entretanto, poderão ser utilizadas nas fases seguintes para avaliação da maturidade e seleção das propostas :

I - anteprojeto, projeto básico ou projeto executivo do empreendimento proposto, quando existentes;

II - estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental - EVTEA, para empreendimentos de média e alta capacidade, quando existentes; e

III - documentações referentes ao licenciamento ambiental, quando existentes.

4. ENQUADRAMENTO DAS PROPOSTAS

4.1. O enquadramento é a etapa que se destina a verificar o atendimento da proposta cadastrada ao objetivo e aos atos normativos que regem o processo de seleção.

4.2. O enquadramento será feito pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) do Ministério das Cidades, observados os seguintes requisitos:

I - preenchimento de carta-consulta pelo proponente, bem como envio de informações complementares solicitadas durante a etapa de enquadramento;



II - submissão do projeto funcional, conforme orientações constantes no Anexo II;

III - submissão do estudo de pré-viabilidade para empreendimentos de média e alta capacidade, conforme orientações constantes no Anexo III; e

IV - submissão do relatório de situação fundiária da área objeto da intervenção, contendo levantamento prévio do volume de desapropriações e remoção de famílias, quando for o caso.

4.3. Caso o valor do conjunto de propostas enquadradas pelo gestor da aplicação e validadas pelo agente financeiro supere o orçamento disponível pelas fontes de recursos, poderão ser utilizados os seguintes critérios para priorização das propostas:

I - cota regional de distribuição de recursos;

II - nível de detalhamento dos estudos e projetos: estudo de viabilidade, anteprojeto, projeto básico ou projeto executivo;

III - propostas que ampliem e otimizem a rede de transporte existente e em operação;

IV - propostas que beneficiem deslocamentos metropolitanos;

V - existência de licenças ambientais e titularidade de área, quando couber;

VI - complementariedade com obras iniciadas nas etapas anteriores do PAC;

VII - demandas para execução de obras cujos projetos de engenharia foram apoiados pela União; e

VIII - propostas de mobilidade ativa que contemplem infraestrutura para ciclistas (promova conexão de redes cicloviárias) e pedestres (promova rotas acessíveis e moderação de tráfego) integrada à proposta de transporte público.

4.4. Durante o enquadramento, poderá ser identificada a necessidade de apresentação complementar de informações e documentos referentes aos requisitos institucionais e aos requisitos técnicos, os quais deverão ser atendidos rigorosamente dentro dos prazos definidos nas notificações enviadas aos proponentes.

4.5. As propostas enquadradas, seguem para a etapa de validação pelo agente financeiro.

5. VALIDAÇÃO DAS PROPOSTAS

5.1. A validação consiste na etapa em que o agente financeiro se manifesta sobre a viabilidade de ser firmada a operação de crédito segundo análise de aspectos técnicos, jurídicos e econômico-financeiros.

5.2. Os agentes financeiros deverão verificar:

I - a compatibilidade da documentação técnica apresentada com a proposta enquadrada pelo Ministério das Cidades;

II - a plena funcionalidade das obras e serviços propostos, de modo a proporcionar, ao final da implantação do empreendimento, benefícios imediatos à população;

III - os requisitos jurídicos;

IV - os requisitos de viabilidade econômico-financeira; e

V - a conformidade com os critérios estabelecidos pelo agente financeiro.

5.2.1. A proposta deverá apresentar resultado satisfatório, também, na análise de risco de crédito realizada pelo agente financeiro.

5.3. O prazo para validação da proposta será disponibilizado no sítio eletrônico do Ministério das Cidades.

5.3.1. O agente financeiro informará à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), dentro do prazo estabelecido para esta etapa, o resultado da validação da proposta, devendo:

I - para a proposta não validada, apresentar relatório conclusivo e individualizado, destacando os respectivos motivos da não validação; e



II - para a proposta validada, apresentar relatório conclusivo e individualizado, destacando eventuais condicionantes e compromissos por parte do proponente.

5.3.2. Terminado o prazo estabelecido para esta etapa, e não havendo manifestação do agente financeiro, a proposta será considerada não validada.

6. SELEÇÃO DAS PROPOSTAS

6.1. A seleção das propostas obedecerá às regras de enquadramento pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) e de validação pelo agente financeiro, o limite de recursos disponível para a contratação, e as demais orientações ou publicações disponibilizadas no sítio eletrônico do Ministério das Cidades, bem como as orientações de inserção e envio de propostas da plataforma Transferegov.br, quando aplicável.

6.2. O Ministério das Cidades publicará a relação de propostas selecionadas.

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1. Durante o processo de seleção, a Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB) e os agentes financeiros poderão solicitar aos proponentes apresentação complementar de documentos ou esclarecimentos que se fizerem necessários.

7.1.1. Para propostas de transporte de média e alta capacidade, incluindo corredores e faixas exclusivas, nas 21 Regiões Metropolitanas objeto do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana, deverá ser realizada reunião técnica para avaliar a compatibilidade das informações da proposta com os relatórios do referido estudo.

7.2. O prazo para contratação da operação de crédito será disponibilizado no sítio eletrônico do Ministério das Cidades.

7.3. Os casos excepcionais serão tratados pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana (SEMOB), conforme disposto na legislação pertinente.

7.4. Para propostas com recursos do FGTS os participantes, suas atribuições, as condições de contrapartida, prazos de carência e amortização, taxas de juros e de riscos de crédito estão dispostos no normativo que regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-Transporte, Instrução Normativa nº 12, de 14 de abril de 2023 e pelo Manual de Fomento do Agente Operador do FGTS.

7.5. As condições de financiamento do FGTS são as seguintes:

taxa de juros: 6% ao ano / 5,5% ao ano (trilhos);

taxa diferencial de juros e taxa de risco de crédito: até 3%;

contrapartida mínima: 5% do valor do investimento;

prazo de amortização: Até 20 anos / Até 30 anos (trilhos); e

prazo de carência: Até 48 meses contados a partir da assinatura do contrato.

ANEXO II

ORIENTAÇÕES PARA APRESENTAÇÃO DO PROJETO FUNCIONAL

1. Conforme inciso II do item 3.9 do Anexo I, as propostas inscritas na modalidade Mobilidade Urbana - Grandes e Médias Cidades deverão apresentar o projeto funcional com informações da concepção e a funcionalidade do empreendimento.

2. O projeto funcional deve ser anexado na plataforma TransfereGov contendo, quando aplicável e conforme as peculiaridades de cada projeto, os elementos descritos a seguir.

2.1. Resumo do empreendimento:

I - objetivo do projeto;

II - escopo da intervenção;

III - resultado e benefícios para o público-alvo;



IV - compatibilidade com planos locais (planos de mobilidade, planos diretores, planos de parcerias e investimentos, etc);

V - duração da implementação; e

VI - valor estimado para implantação.

2.2. Avaliação estratégica:

I - informações com um diagnóstico do problema a ser resolvido;

II - alternativas possíveis para solução e justificativa da alternativa preliminarmente selecionada;
e

III - identificação de impacto em outros projetos e empreendimentos na área de intervenção, identificando a sinergia e antagonismo entre os serviços.

2.3. Avaliação técnica:

I - informações com as características técnicas do projeto com mapas da localização do empreendimento;

II - mapa(s) legendado(s) em formato pdf e kmz, que contenham: o perímetro urbano e limites do município; sistema viário existente; cursos da água; principais polos geradores de viagens; traçado da intervenção e localização geográfica das intervenções pontuais; áreas de proteção ambiental;

III - avaliação de possíveis interferências com redes e instalações existentes, tais como dutos, redes aéreas e outros equipamentos urbanos;

IV - identificação de eventuais áreas de desapropriação e desocupação; e

V - relatório fotográfico do local da intervenção.

2.3.1. O proponente deve analisar a área de influência direta e indireta do eixo de transporte estudado e suas características fisiográficas, demográficas, socioeconômicas e urbanas, os aspectos de mobilidade da população residente nestas áreas, a oferta atual de serviços de transporte, e as condições de acessibilidade. Com base nos dados coletados, propor o traçado da solução, caracterizar os acessos ao sistema, definir a rede de transporte integrada incluindo a integração com outros modos de transporte, avaliar a inserção urbana e estimar os investimentos.



2.4. Dados de demanda de transporte e tráfego:

2.4.1. quadro ou tabela com a demanda de passageiros no local do projeto, identificando a quantidade de passageiros atualmente transportados e o carregamento atual das linhas de ônibus ou trens existentes.

2.5. Plano de reorganização e integração do transporte:

I - mapa(s) que identifiquem os pontos de conexões (terminais e estações) do sistema proposto com as linhas convencionais de ônibus; e

II - tabela com oferta atual de transporte (linhas de ônibus) e cenário previsto de carregamento (racionalização das linhas de ônibus e potencialização do eixo estruturante).

2.6. Compatibilização com planos e projetos existentes:

2.6.1. mapa(s) legendado(s) que contenham: os eixos, terminais e as estações de transporte público existentes; aeroportos; rodoviárias; terminais hidroviários e obras de mobilidade urbana em andamento com recursos federais ou locais que integrem ou se relacionem com o empreendimento proposto.

2.7. Anteprojeto dos componentes de infraestrutura:

I - representação da intervenção física no sistema viário ou terreno, com os elementos geométricos em planta e perfil com seção típica;

II - mapa geral de implantação das intervenções físicas no território com os eixos viários ou traçados;

III - localização de terminais, estações, pontos de parada, pátios ou garagens e demais componentes de infraestrutura; e

IV - quantitativo da infraestrutura a ser construída, apresentada de forma compatível com o nível de anteprojeto por grupos de intervenção.

2.8. Quadro de composição do investimento (sintetiza as partes que constituem o objeto da proposta, como a descrição dos serviços e seus quantitativos e custos, conforme modelo a ser disponibilizado pelo MCidades):

I - cronograma de execução físico-financeiro; e

II - Quadro de custos e projetos.

ANEXO III

ORIENTAÇÕES PARA APRESENTAÇÃO DO ESTUDO DE PRÉ-VIABILIDADE

1. Conforme inciso III do item 3.9 do Anexo I, as propostas de empreendimentos de média e alta capacidade inscritas na modalidade Mobilidade Urbana - Grandes e Médias Cidades deverão apresentar o estudo de pré-viabilidade.

1.1. Consideram-se sistemas de média e alta capacidade os sistemas de Bus Rapid Transit - BRT e sistemas sobre trilhos.

2. O estudo de pré-viabilidade deve ser anexado na plataforma TransfereGov contendo, quando aplicável e conforme as peculiaridades de cada projeto, os elementos descritos a seguir:

2.1. Resumo do empreendimento:

I - informações sobre o órgão responsável pelo projeto e suas atribuições;

II - objetivo do projeto;

III - escopo da intervenção;

IV - resultado e benefícios para o público-alvo;

V - forma de implementação (execução direta ou indireta);

VI - base legal e normativa que respalda o projeto a nível local, incluindo a avaliação quanto à necessidade de aprovações legislativas para o empreendimento;

VII - compatibilidade com planos locais (planos de mobilidade, planos diretores, planos de parcerias e investimentos, etc);

VIII - duração da implementação; e

IX - valor estimado para implantação (Capex de curto prazo), manutenção e ampliação (Capex de longo prazo) e operação (Opex).

2.2. Avaliação estratégica:

I - informações com um diagnóstico do problema a ser resolvido;

II - alternativas possíveis para solução e justificativa da alternativa preliminarmente selecionada;

III - identificação de impacto em outros projetos e empreendimentos na área de intervenção, identificando a sinergia e antagonismo entre os serviços;

IV - estudo e análise preliminar da demanda de passageiros e eventuais outros serviços associados; e

V - modelo simplificado de oferta dos serviços com planejamento operacional preliminar dos serviços.

2.3. Avaliação técnica:

I - informações com as características técnicas do projeto com mapas da localização do empreendimento;

II - traçado e área de influência;

III - avaliação de possíveis interferências com redes e instalações existentes, tais como dutos, redes aéreas e outros equipamentos urbanos;

IV - identificação de eventuais áreas de desapropriação e desocupação;



V - os componentes de infraestrutura;

VI - componentes tecnológicos e equipamentos; e

VII - estimativa de cronograma anual de execução física, com etapas e categorias de gastos.

2.4. Avaliação financeira:

I - informações em fluxo de caixa descontado, que demonstre os custos, as despesas, as receitas operacionais, comerciais e financeiras derivadas do projeto;

II - descrição das estimativas prévias de custos operacionais e parâmetros de referência utilizados;

III - custo de capital estimado para o projeto;

IV - apuração do valor presente líquido (VPL), taxa interna de retorno (TIR), período de retorno (pay back) e outros indicadores que o proponente entender importantes para demonstrar a viabilidade financeira do projeto;

V - identificação das fontes de financiamento do projeto; e

VI - em caso de concessão administrativa ou patrocinada, avaliação dos mecanismos de financiamento, garantias e contragarantias disponíveis, adequação aos limites da legislação de responsabilidade fiscal.

2.5. Avaliação ambiental:

I - informações sobre a legislação ambiental e urbana aplicável ao empreendimento;

II - riscos ambientais mapeados e respectivas medidas de mitigação e compensação ambiental necessários;

III - aspectos relacionados a patrimônio histórico, artístico e cultural;

IV - contribuição quanto a emissão de CO2 e emissões de poluentes locais;

V - estratégias quanto à adaptação à mudança do clima;

VI- levantamento do histórico ambiental da área de intervenção, com a identificação de licenças, alvarás e outros instrumentos já emitidos para o empreendimento, se houver, e de compatibilização de intervenções caso existam áreas de preservação ambiental ou reservas e áreas destinadas a grupos e comunidades locais;

VII - proposta preliminar para licenciamento ambiental do empreendimento, considerando as fases de instalação e operação;

VIII - avaliação de acesso a possíveis fontes adicionais de financiamento dedicadas a projetos sustentáveis; e

IX - avaliação da possibilidade de comercialização de créditos de carbono para o projeto.

2.6. Avaliação socioeconômica:

I - informações dos custos e benefícios anuais do projeto discriminados por categorias e etapas de implantação, considerando os impactos diretos e indiretos do empreendimento;

II - critérios adotados para a conversão de valores de mercado;

III - demonstração das melhorias (diretas e indiretas) aos passageiros e aos beneficiários indiretos;

IV - benefícios para a administração pública;

V - benefícios para a área da intervenção;

VI - indicação da metodologia de valoração dos benefícios;

VII - externalidades positivas e negativas da fase de implantação e operação;

VIII - fluxo de caixa socioeconômico, com apuração do valor social presente líquido (VSPL), taxa social de desconto (TSD); e

IX - taxa de retorno econômica (TRE) e índice benefício custo (B/C).



2.7. Análise gerencial:

I - informações sobre pontos críticos do projeto;

II - matriz de riscos (probabilidade x impacto) com elementos mapeados que estejam além da governabilidade do executor do projeto; e

III - mecanismos previstos para monitoramento e avaliação da implementação e operação do projeto, incluindo os mecanismos de transparência e participação da sociedade civil para a tomada de decisão e a estrutura institucional prevista para a gestão do empreendimento e regulação dos serviços.

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

